

## Living Mobilities

A mobilidade de pessoas e coisas tornou-se tão relevante nas últimas décadas que alguns autores e autoras, como Sheller e Urry (2006) ou Cresswell (2010), a propuseram como um paradigma teórico e epistemológico adequado para compreender a sociedade globalizada. Entre outros, a evolução dos transportes, nomeadamente do automóvel e do avião, amplificou profundamente as configurações das mobilidades, alimentando a transformação dos modos de vida das populações, especialmente em espaços urbanos e metropolitanos.

Não obstante, estudos sobre as mobilidades em Portugal são ainda relativamente escassos e dispersos, concentram-se as pesquisas existentes sobretudo ao nível da geografia e do ordenamento do território. Por essa razão as dimensões do espaço têm sido destacadas em detrimento dos aspetos sociais e culturais como a relação com o tempo, as representações ou a mobilidade enquanto prática social. Estudos recentes têm evidenciado a necessidade de problematizar a mobilidade como fenómeno social relevante em Portugal e destacando o seu papel na construção dos modos de vida contemporâneos (Sales Oliveira, 2015) nomeadamente na construção de assimetrias e desigualdades (Carmo et al, 2017).

Portugal é um país com algumas especificidades do ponto de vista do espaço e do território visto que é caracterizado por uma forte concentração demográfica no litoral e sobretudo nas suas áreas metropolitanas. Esta distribuição tem influenciado uma “tradicional visão dualista do país, que opunha o litoral (urbano e denso) ao interior (despovoado e rural)” (Carmo, 2008: 777)., mas que tem vindo a ser debatida e confrontada com estudos que põem em evidência o papel das cidades médias. Simultaneamente, em termos de coesão territorial importa destacar que a oferta de transportes coletivos em Portugal é profundamente diferenciada e assimétrica. Podemos dizer que a estrutura do serviço de transportes coletivos, tal como se apresenta, é por si geradora e/ou reprodutora de desigualdades sociais. Este processo é particularmente acentuado nos meios rurais, mas mesmo no interior das áreas metropolitanas, local da melhor oferta ao nível da rede pública de transportes, as assimetrias entre as freguesias centrais e periféricas podem ser muito elevadas.

No entanto, apesar dos desequilíbrios nas redes de transportes públicos e nas acessibilidades que caracterizam as cidades e as metrópoles, ainda é nos espaços rurais que se encontram as maiores debilidades onde a própria opção por neles habitar implica uma dependência quase inevitável pela automobilidade, com todas as suas implicações: custos temporais, económicos e sociais. Por outro lado, para compreender o fenómeno da automobilidade em Portugal é fundamental entender a importância da mobilidade também enquanto representação social e valor (Sales Oliveira, 2011). Estudos de cariz qualitativo sobre a realidade portuguesa evidenciaram que a mobilidade pressupõe, para além de uma escolha racional, processos culturais e identitários (Cachado et al, 2017).

Hoje em dia, quando as pesquisas desenvolvidas por diferentes campos científicos já mostram a relevância de algumas das alterações mencionadas acima, torna-se cada vez mais necessário abrir novos caminhos para a compreensão dos processos de reconfiguração cultural, nomeadamente a respeito das dimensões espaciais e temporais.

Nesse sentido, são precisas novas ferramentas epistemológicas e metodológicas desenvolvidas no contexto de abordagens transdisciplinares.

Os artigos que compõem este dossiê foram inicialmente apresentados no seminário *Viver em/a mobilidade* que realizou em Braga em Novembro de 2016 e pretendeu reunir em território nacional investigadores e investigadoras de diversas áreas científicas, procurando potenciar contributos para desenvolver as abordagens teóricas e metodológicas que enfrentam os novos desafios das mobilidades contemporâneas. Nesse sentido e ilustrando a diversidade de perspetivas que os estudos da mobilidade convocam, o artigo de Martins e Araújo e problematiza e discute a natureza simbólica e semântica da relação que se estabelece com cada meio de

transporte e de deslocação no contexto de um estudo sobre importância dos meios de deslocação e transporte nos percursos casa-trabalho. O trabalho de Perez e Kralich explora o desenvolvimento de modos de transporte alternativos, no cenário de uma mobilidade fortemente estratificada e vulnerável da região metropolitana de Buenos Aires. Num registo espacialmente muito distinto, o artigo de Carvalho e Sales Oliveira foca o mundo rural contemporâneo e a forma como mobilidades de acessibilidades se processam a partir de uma perspectiva de género.

### **Referências bibliográficas**

Cachado, R.A., Carmo, R. M., Ferreira, D., Santos, S. (2017) “Usos e meios de transporte na Área Metropolitana de Lisboa: uma abordagem qualitativa da mobilidade”, *Análise Social*, 223(LII), 392-415.

Carmo, R.M., Santos, S., Ferreira, D. (2017) “‘Unequal mobilities’ in the Lisbon metropolitan area: daily travel choices and private car use”, *Finisterra*, LII, 106, 67-86.

Carmo, R.M. (2008) “Da escala ao território: para uma reflexão crítica do policentrismo”, *Análise Social*, vol. 43 (4) 775-793.

Cresswell, T. (2010) “Towards a politics of mobility”, *Environment and planning D: society and space*, 28(1), 17-31.

Sales Oliveira, C. (2015) “(Auto) Mobilities and social identities in Portugal”, *Sociologia, Problemas e Práticas*, (77), 137-151.

Sheller, M., Urry, J. (2006) “The new mobilities paradigm”, *Environment and Planning A*, 38 (2): 207-226.

**Renato Miguel do Carmo**

**Catarina Sales Oliveira**

*Dossier Editors*